

資料②：実証運行の利用状況と今後の取り組み

目次

1.実証運行の利用状況	1
1-1.登録者数	1
1-2.利用者数	2
1-2.移動状況	3
1-3.車両の稼働状況	7
1-4.外出促進効果	7
1-5.デマンドバスの満足度	8
1-6.デマンドバスに対する要望	8
2.実証運行計画の見直し	9
2-1.観光客向け周遊ルート	9
(1) 観光客向け周遊ルート検討の考え方	9
(2) 周遊ルート（案）	10
2-2.実証運行計画の見直し	11
3.調査計画	12
3-1.登録者アンケート調査	13
3-2.主要施設ヒアリング調査	14
3-3.利用者アンケート（観光客）	14
4.本格運行に向けた体制	15
4-1.デマンド交通の運行形態	15
4-2.他地区の運行状況	17
4-3.本格運行の体制	18

平成 26 年 2 月

南城市

1.実証運行の利用状況

1-1.登録者数

- 1月28日までに922名の方がデマンドバスに登録しており、地域別では「玉城地域」259名、「大里地域」242名、「佐敷地域」190名、「知念地域」160名の順に多くなっています。
- デマンドバスへの登録率は、「玉城玉城」の登録者なしの0%から「玉城仲村渠」の7.8%と字により差がみられます。
- 「玉城仲村渠」以外では、「佐敷富祖崎」7.1%、「つきしろ」6.5%、「知念知名」6.4%、「佐敷伊原」6.2%の順で高くなっています。

表-1.デマンドバスの字別登録者数

	人口	登録者数	登録率	備考		人口	登録者数	登録率	備考	
玉城地域	玉城親慶原	1,328	75	5.6%		佐敷津波古	3,169	21	0.7%	
	玉城垣花	381	8	2.1%		佐敷小谷	354	9	2.5%	
	玉城仲村渠	232	18	7.8%		佐敷新里	877	14	1.6%	
	玉城百名	1,092	24	2.2%		佐敷兼久	524	11	2.1%	
	玉城玉城	207		0.0%		佐敷佐敷	660	12	1.8%	自衛隊含まず
	玉城中山	226	8	3.5%		佐敷手登根	880	36	4.1%	
	玉城奥武	958	12	1.3%		佐敷伊原	258	16	6.2%	
	玉城志堅原	541	7	1.3%		佐敷屋比久	522	16	3.1%	
	玉城堀川	594	13	2.2%		佐敷富祖崎	382	27	7.1%	
	玉城富里	458	11	2.4%		佐敷仲伊保	798	21	2.6%	
	玉城富山	444	8	1.8%		佐敷新開	2,047	7	0.3%	
	玉城屋嘉部	584	8	1.4%		小計	10,471	190	1.8%	
	玉城糸数	487	13	2.7%		大里嶺井	977	10	1.0%	
	玉城喜良原	356	2	0.6%		大里古堅	1,317	28	2.1%	
	玉城船越	1,679	42	2.5%		大里稲嶺	4,600	116	2.5%	
	玉城愛地	1,122	4	0.4%		大里大城	2,537	57	2.2%	
	玉城前川	1,093	6	0.5%		大里仲間	1,718	22	1.3%	
	小計	11,782	259	2.2%		大里大里	978	7	0.7%	
	知念地域	知念志喜屋	752	34	4.5%		大里高平	956	2	0.2%
知念山里		266	8	3.0%		小計	13,083	242	1.8%	
知念具志堅		203	6	3.0%	刑務所含まず	つきしろ	1,084	71	6.5%	
知念知念		797	13	1.6%	自衛隊含まず	計	41,515	922	2.2%	
知念吉富		135	4	3.0%	自衛隊含まず					
知念久手堅		425	7	1.6%						
知念安座真		584	16	2.7%						
知念知名		675	43	6.4%						
知念海野		462	11	2.4%						
知念久原		519	8	1.5%						
知念久高		277	10	3.6%						
小計		5,095	160	3.1%						

1-2.利用者数

- 実証運行開始以降、1/23日までに延べ1,525人、1日平均36人/日が利用しています。
- 利用者数は、日によってばらつきは多いですが、週毎の1日あたりの平均利用者数は、開始直後の18.9人/日から、1月第3週には49.1人/日と順調に増加してきています。
- 平日、休日別の利用状況を見ても、平日は1日平均39.9人/日、休日は1日平均29.1人/日が利用しており、平日の利用が多くなっています。（1月第3週は、平日51.8人/日、休日45.7人/日まで増加しています）
- 昨年度調査では、午前中の外出が多いという結果でしたが、時間帯別では、平日、休日ともに11～14時台の利用が多く、想定していたよりも、利用時間帯は分散しています。
- なお、現状は、市民の利用が大半ではありますが、実証運行期間中に、観光客向けの観光周遊ルートでの運行を予定しており、観光客の利用促進を図ります。



図-1.実証運行開始以降の日別の利用者数の推移

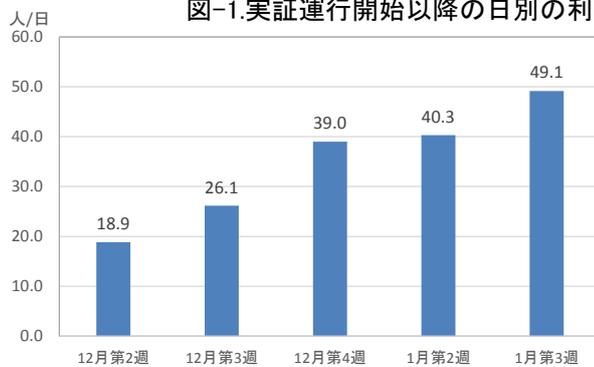


図-2.実証運行開始以降の週別の利用者数の推移

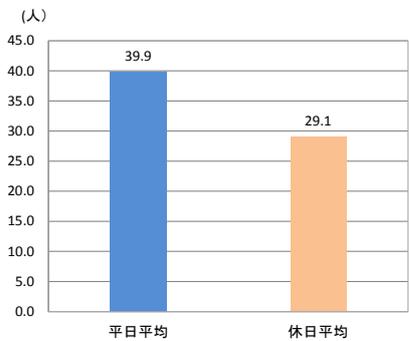


図-3. 平日・休別の平均利用者数

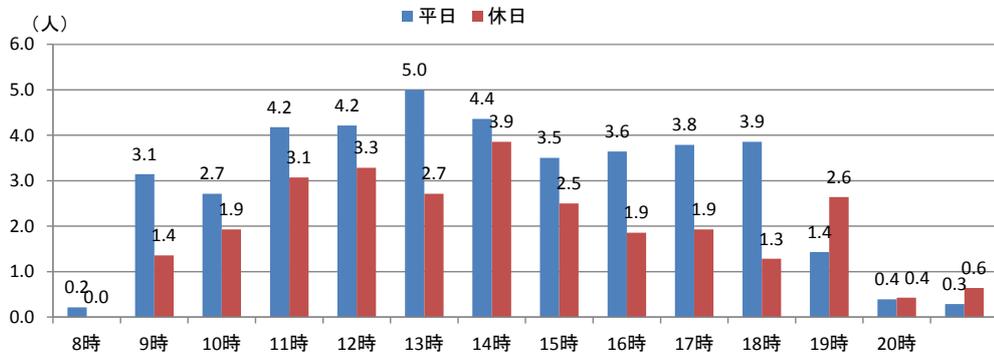


図-4.時間帯別の利用者数

1-2.移動状況

- 地域別では玉城地域が281人と利用者が最も多く、次いで知念地域146人、大里地域128人、佐敷地域95人の順となっています。（自宅から出発している方の人数）
- 自宅を出発地とする利用者の字別の人数は、「大里稲嶺」が93人と最も多く、次いで「玉城垣花」67人、「玉城中山」・「知念知名」が43人、「知念安座真」が31人と多くなっています。
- 人口100人あたりの利用者数は、「玉城中山」19.0人、「玉城垣花」17.6人、「知念吉富」8.9人、「知念知名」6.4人、「知念安座真」5.3人の順で多くなっています。

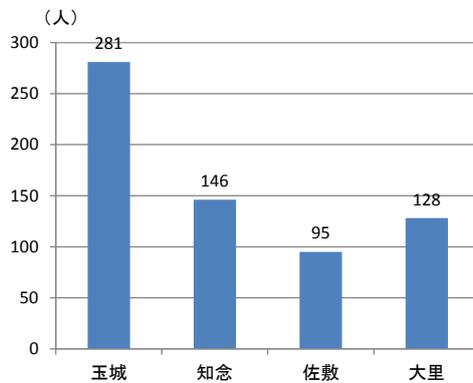


図-5.地域別の利用者数(自宅を出発している方)

表-2.デマンドバスの字別利用者数

	人口	登録者数	利用者数	人口100人あたり利用者数	備考		人口	登録者数	利用者数	人口100人あたり利用者数	備考	
玉城地域	玉城親慶原	1,328	75	1	0.1	佐敷地域	佐敷津波古	3,169	21	10	0.3	
	玉城垣花	381	8	67	17.6		佐敷小谷	354	9	5	1.4	
	玉城仲村渠	232	18	5	2.2		佐敷新里	877	14	11	1.3	
	玉城百名	1,092	24	20	1.8		佐敷兼久	524	11	12	2.3	
	玉城玉城	207			0.0		佐敷佐敷	660	12	24	3.6	自衛隊含まず
	玉城中山	226	8	43	19.0		佐敷手登根	880	36	7	0.8	
	玉城奥武	958	12	16	1.7		佐敷伊原	258	16	10	3.9	
	玉城志堅原	541	7	21	3.9		佐敷屋比久	522	16	12	2.3	
	玉城堀川	594	13	14	2.4		佐敷富祖崎	382	27		0.0	
	玉城富里	458	11	7	1.5		佐敷仲伊保	798	21		0.0	
	玉城當山	444	8	1	0.2		佐敷新開	2,047	7	4	0.2	
	玉城屋嘉部	584	8	1	0.2		小計	10,471	190	95	0.9	
	玉城糸敷	487	13	27	5.5		大里地域	大里嶺井	977	10	10	1.0
	玉城喜良原	356	2	13	3.7			大里古堅	1,317	28	8	0.6
	玉城船越	1,679	42	25	1.5			大里稲嶺	4,600	116	93	2.0
	玉城愛地	1,122	4	19	1.7			大里大城	2,537	57	6	0.2
玉城前川	1,093	6	2	0.2	大里仲間	1,718		22	7	0.4		
小計	11,782	259	282	2.4	大里大里	978		7	4	0.4		
					大里高平	956		2		0.0		
知念地域	知念念喜屋	752	34	29	3.9	小計	13,083	242	128	1.0		
	知念山里	266	8	4	1.5	つきしろ	1,084	71		0.0		
	知念具志堅	203	6	5	2.5	計	41,515	922	651	1.6		
	知念知念	797	13	13	1.6							
	知念吉富	135	4	12	8.9							
	知念久手堅	425	7	2	0.5							
	知念安座真	584	16	31	5.3							
	知念知名	675	43	43	6.4							
	知念海野	462	11	4	0.9							
	知念久原	519	8	3	0.6							
	知念久高	277	10		0.0							
小計	5,095	160	146	2.9								

- 行き先の多くはスーパーであり、「アトール」、「イオン大里店」、「丸大佐敷店」などへの移動が多くなっています。
- 全体では、「南城市玉城中央公民館」への移動が49人と最も多く、スーパー以外では医療機関や、バス停、飲食店等への移動もみられます。
- バス停では、市外への境界に近い「馬天入口バス停」、「屋宜原バス停付近」（屋宜原バス停は八重瀬町）、「新開バス停」までの移動が多くみられ、市内の移動をデマンドバスが、市外への移動を路線バスが担っている状況がうかがえます。

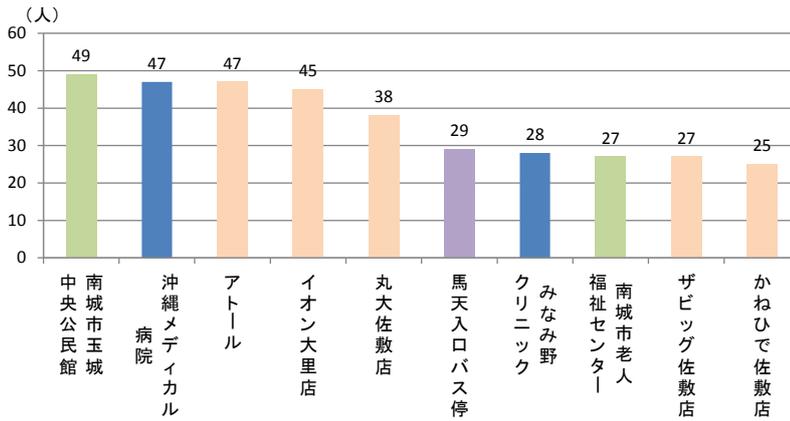


図-6.主な目的地・施設(自宅を除く)

表-3.デマンドバスでの主な立ち寄り先

公共施設		医療機関		商業施設		交通施設		その他	
目的地	人数	目的地	人数	目的地	人数	目的地	人数	目的地	人数
南城市玉城中央図書館	49	沖縄メディカル病院	47	アトール	47	馬天入口バス停	29	ユインチホテル 南城	21
南城市老人福祉センター	27	みなみ野クリニック	28	イオン大里店	45	サンエー八重瀬店前(屋宜原バス停近く)	13	居酒屋たかふじ	18
大里南児童館	18	みなみ耳鼻咽喉科医院	13	丸大佐敷店	38	新開バス停	12	グスクロード公園	17
南城市役所大里庁舎	14			ザビッグ佐敷店	27			大里パークゴルフ場	11
稲湧国公民館	12			かねひで佐敷店	25			琉球銀行佐敷支店	11
南城市知念社会福祉センター	11			軽便駅かりゆし市	18			チャーリーレストラン	10
南城市文化センターシュガーホール	11			高原の駅なんじょう	13				

●自宅から目的地までの地域間の移動人数を見てみると、玉城地域→佐敷地域への移動が107人と最も多く、次いで、知念地域→佐敷地域70人と多くっており、スーパーや医療機関、路線バスの乗り継ぎ拠点がある佐敷地域への移動が多くなっています。

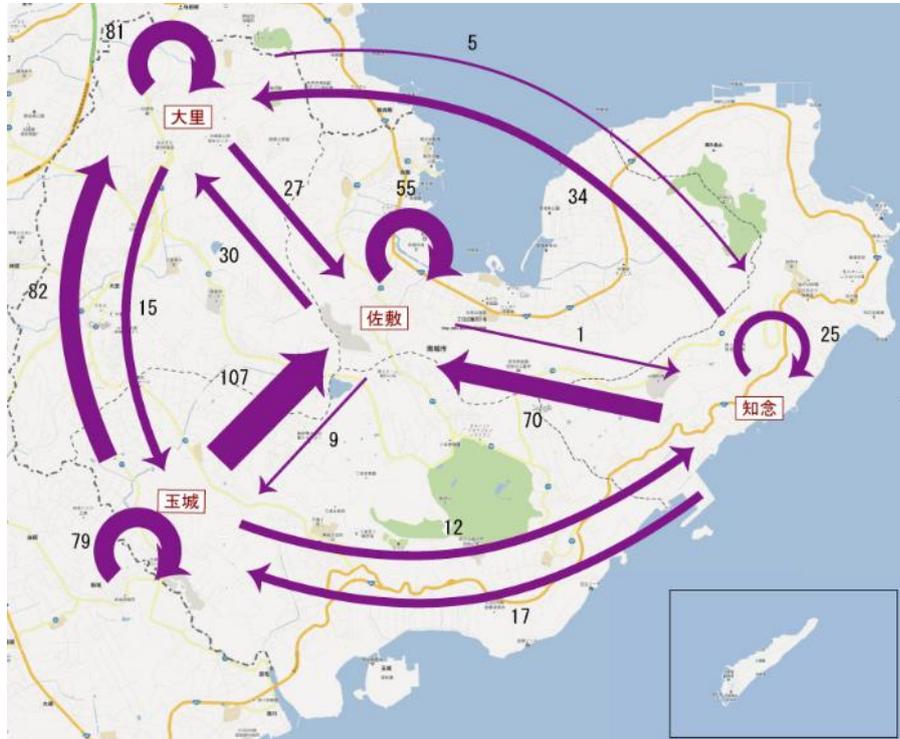


図-7.地域間の移動状況(自宅→目的地)

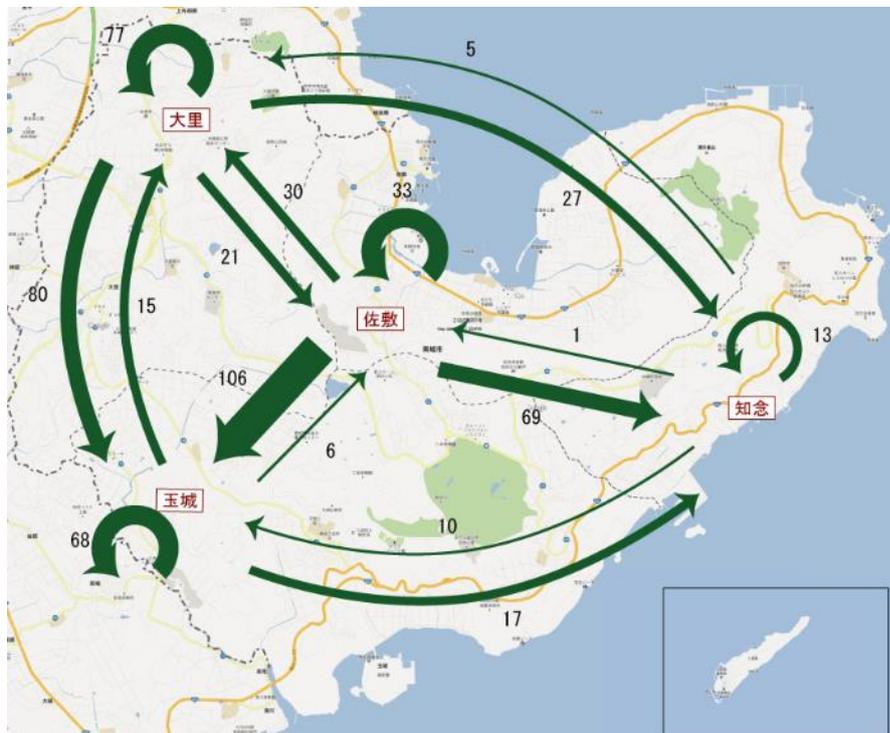


図-8.地域間の移動状況(目的地→自宅)

- 自宅から目的地方向の地区間の移動は、玉城親慶原→佐敷津波古が36人と最も多く、次いで、大里稲嶺→大里高平29人、大里稲嶺→大里仲間20人、知念知名→佐敷新開、玉城奥武→玉城富里17人の順で多くなっています。

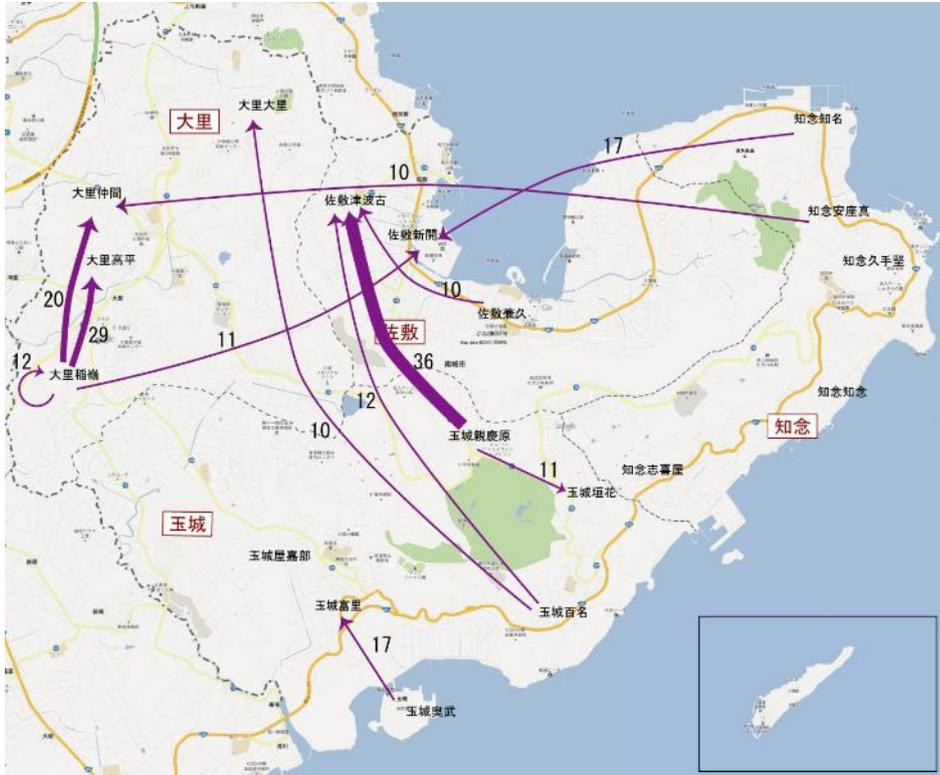


図-9.地区間の移動状況(自宅→目的地)

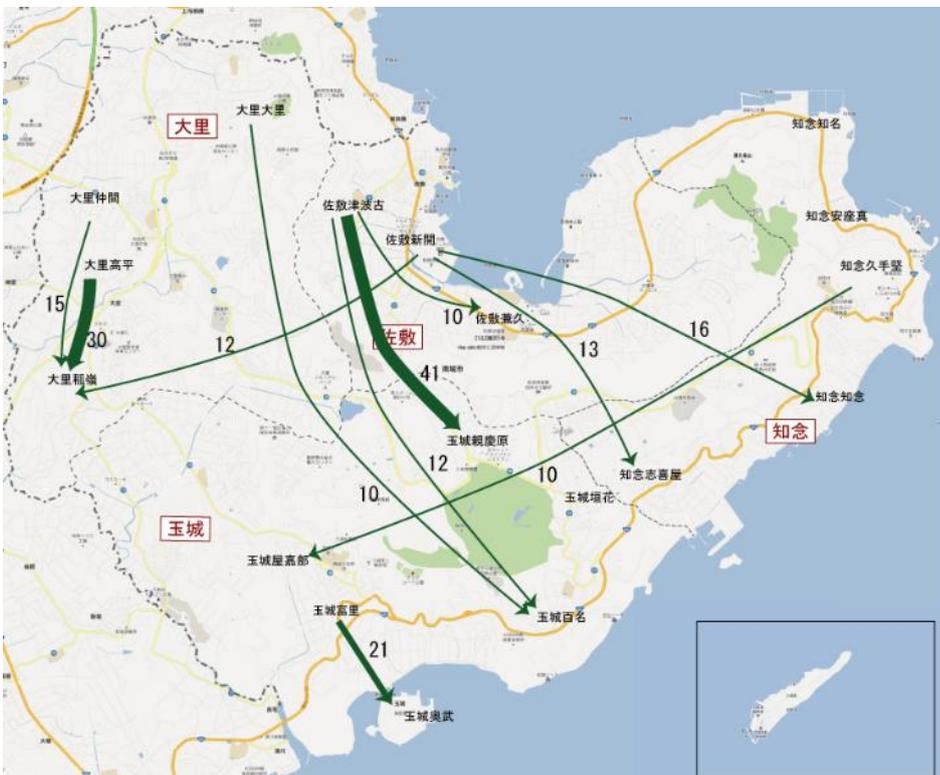


図-10.地区間の移動状況(目的地→自宅)

1-3.車両の稼働状況

- 車両の稼働状況は、全体で67%（3日間で1日は稼働していない日がある）と低く、特に2号車は稼働率が9.5%とほとんど利用されていない状況となっています。（1日の内、1回でも利用があれば稼働ありと判定。稼働率＝稼働日数/実証運行期間）
- 1/23までに929便が運行されてきましたが、そのうち573便（61.6%）が1人乗車、246便（26.5%）が2人乗車と全体の8割が2人以下の乗車となっており、1便あたりの平均乗車人員は1.6人と座席数にはまだ余裕があります。

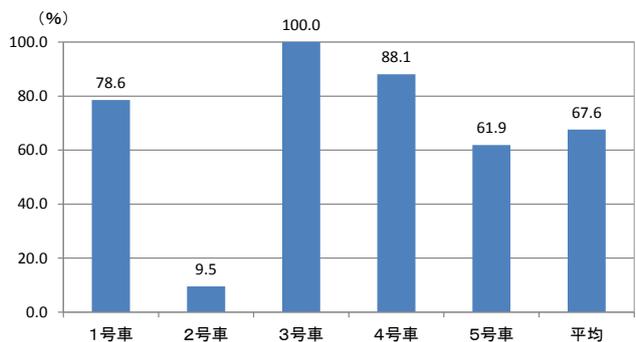


図-11.デマンドバスの稼働状況

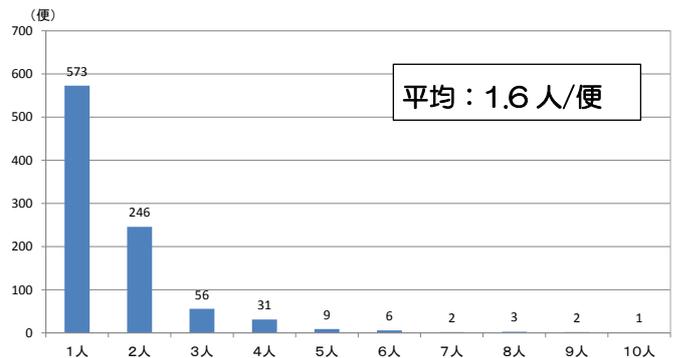


図-12.一便あたりの利用者数

1-4.外出促進効果

- 市民の55%の方は、「もし、デマンドバスがなければ外出しなかった」と回答しており、デマンドバスによる市民（＝高齢者；今回の実証実験の対象）の外出促進効果がうかがえます。
- なお、「デマンドバスの有無にかかわらず、外出した」と回答した方の外出時の移動手段をみると、47%（全体の19%）は「路線バス」となっており、実証運行による路線バスへの影響を見極める必要があります。

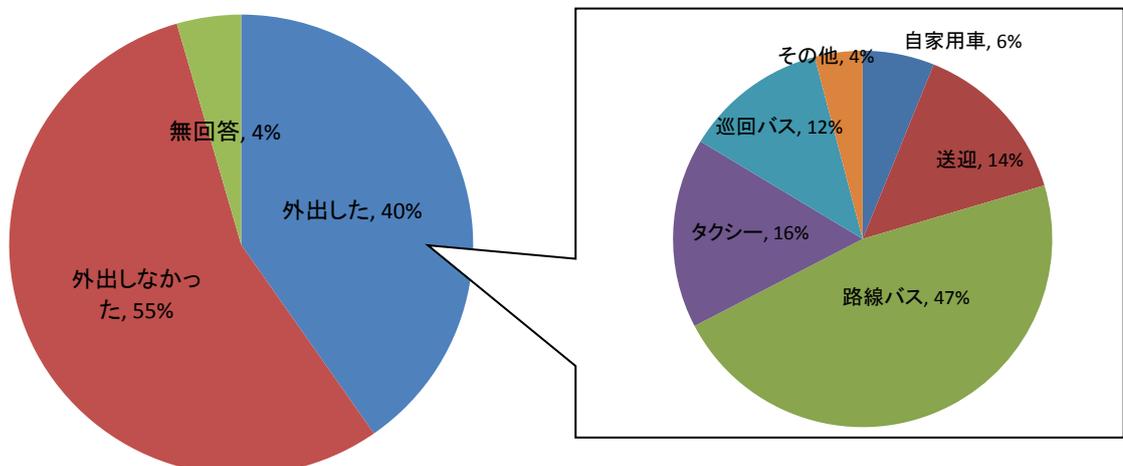
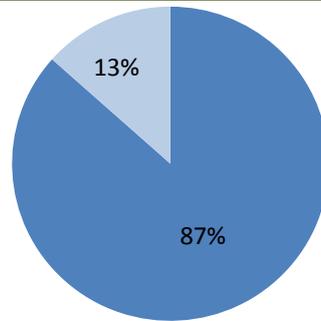


図-13.デマンドバスがない場合の外出の有無と外出時の移動手段

1-5. デマンドバスの満足度

- 利用者の87%はデマンドバスを利用して「とても満足」と回答しており、利用者の満足度は非常に高くなっています。

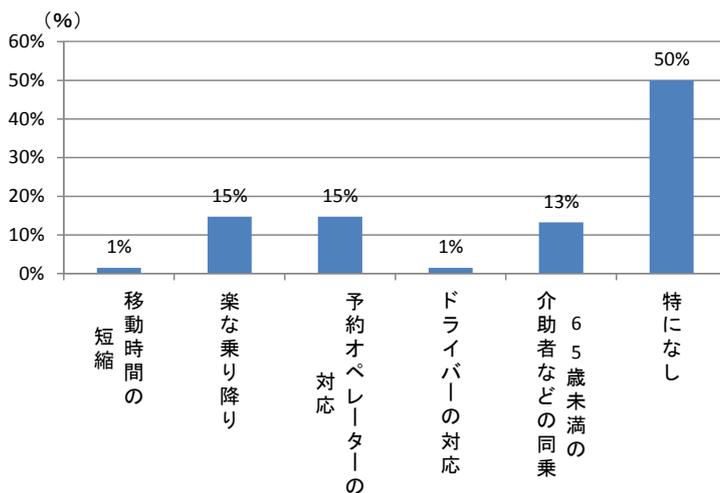


■とても満足 ■やや満足 ■普通 ■やや不満 ■とても不満

図-14. デマンドバス利用の満足度

1-6. デマンドバスに対する要望

- デマンドバスに対する要望は、50%の方は「特になし」と回答していますが、15%の方は「楽な乗り降り」、「予約オペレーターの対応」について改善を望んでいます。
- 自由回答では、肯定的な意見が多くなっていますが、一部「楽な乗り降り」、「時間と場所の確認をしっかりと」といった要望、苦情もあげられております。



デマンドバスへの要望等に関する自由回答

- 今後も継続して欲しい
- ずっと利用したい
- とても助かります
- 那覇みたいに一周しても金額が同じにしたらいいと思う
- 楽な乗り降り…自動ドアとか
- 時間と場所の確認をしっかりと

図-15. デマンドバスの改善点

2.実証運行計画の見直し

2-1.観光客向け周遊ルート

(1)観光客向け周遊ルート検討の考え方

①ユインチホテル南城を拠点としたルート設定

南城市の主な宿泊施設であり、大規模な駐車場を備えており、レンタカーでの観光客も利しやすい「ユインチホテル南城」を拠点に観光客向けの周遊ルートを設定します。

②観光客のニーズが高い観光資源への立ち寄り

昨年度の調査では、観光客がデマンド交通で立ち寄ってみたい場所として「ニライ・カナイ橋」、「おきなわワールド玉泉洞」、「玉城城跡」、「斎場御嶽」、「知念岬公園」などがあげられており、できるだけ観光客のニーズが高い観光資源を多く回るルートを設定します。

③トイレなど休憩施設が整備された観光資源への立ち寄り

観光客が次のバス待ちの間に、不快な思いをしないようにするため、極力、トイレなどの休憩施設が整備された観光資源への立ち寄りを考えます。

④基本の立ち寄り場所とニーズに応じて立ち寄る2段階での乗降場所の設定

考え方②、③を満たす観光資源については必ず立ち寄りますが、できるだけ、観光客の多様なニーズに応えため、周遊ルート沿いのその他の観光資源については、降車の希望があれば立ち寄るようにします。

⑤2時間毎の余裕のある運行時間の設定

考え方④に関連し、観光客のニーズに応じ、柔軟にルート近傍の観光資源に立ち寄れるようにするため、基本の周遊ルートの移動時間に余裕を持ったダイヤ設定を行います。

(2) 周遊ルート(案)

- (1) で示した考え方を踏まえ、「ユインチホテル南城」を起終点に、「あざまサンサンビーチ」、「地域物産館・がんじゅう駅」、「おきなわワールド玉泉洞」に立ち寄るルートを基本に、観光客の要望があれば、その他 20 カ所（寄り道ポイント）の施設に立ち寄ります。
- 「寄り道ポイント」で降車した観光客には、デマンドバス予約案内を記載したカードを配布し、通常の「おでかけなんじい」で寄り道ポイントから移動できるようにします。



図-16.観光客向けの周遊ルート(案)

利用上の注意

- ① 複数の方との乗合運行の為、乗降場所への到着時刻についてはゆとりのある便の予約をお願いします。
- ② 最初に乗車した方が最初に降車するとは限りません。
- ③ お迎えの車から見える場所でお待ち下さい。
- ④ ペットとの乗車はできません。
- ⑤ 予約便の変更、取消についてもご連絡下さい。

おでかけなんじい受付センター(南城市シルバー人材センター内)
予約先 098-949-1235

おでかけなんじい(予約型乗合バス)

運行区域: 南城市内(久高島を除く)
 運行期間: ~平成 26 年 3 月 31 日
 運賃: 無料
 受付・運行時間: 8 時~ 21 時
 (8 時便より 1 時間間隔便、最終 20 時便)
 予約受付: 1 時間前までに予約をお済ませ下さい。
 ① 氏名、② 人数、③ 連絡先、④ お迎え、お送り先
 ※ 8 時便、9 時便のご利用は、前日までの予約となります。

図-17 寄り道ポイントで降車した観光客に渡すカード(案)

2-2.実証運行計画の見直し

- 休日や夜間の利用が少ないといった問題はありますが、実験開始からまだ日が浅いことから、今後の利用状況を見て、あらためて見直しの必要性を検討します。

表-4.実証運行計画の見直しの必要性

項目	計画	利用状況・要望等	見直しの必要性
運行範囲	久高島を除く南 城市全域	対象エリア全域で利 用されている。	特に問題は生じておらず、見直しの必要性はない。
利用対象	南城市を訪れる 観光客及び65 歳以上の市民	全体に利用者数が少 なく、特に観光客の利 用が少ない。	観光客向けの周遊ルート設定により、今後観光 客の利用増加は期待される。全体の利用者数は 少ないが、実験開始から期間が短いことから、 今後の利用状況を見て、あらためて見直しの必 要性を検討する。 →想定される見直し案：60歳以上、同行者の 乗車など市民の利用条件の緩和
利用料金	無料	要望等は特になし。	無料運行が実証運行の大前提となっており、期 間中の有償化は行わない。
運行形態	ドア to ドア	一部施設はドア to ド アで運行できていな いところはあるが、概 ね計画通り運行でき ている。	特に問題は生じておらず、見直しの必要性はない。
実験期間	12/9～3/31	要望等は特になし。	見直しの必要はない。
運行曜日	平日・休日	休日の利用者が少な い。	休日の利用が少ないが、実験開始から期間が短 いことから、今後の利用状況を見て、あらため て、見直しの必要性を検討する。
運行時間 帯	8～21時	夜間（特に20時）の 利用者が少ない。	夜間の利用が少ないが、実験開始から期間が短 いことから、今後の利用状況を見て、あらため て見直しの必要性を検討する。 →想定される見直し案：運行時間の短縮や夜間 の減車
導入車両	10人乗りのジ ャンボタクシー 用車両、5台	車両の稼働率が低い。	車両の稼働率が低いものの、実験開始から期間 が短いことから、今後の利用状況を見て、あら ためて見直しの必要性を検討する。 →想定される見直し案：一部車両の小型化や、 減車

3.調査計画

現在実施している利用者アンケートの他に、デマンド実証運行の評価を行うため、登録者アンケート調査と主要施設ヒアリング調査を実施します。

なお、昨年度業務で検討した南城市におけるデマンド交通の「求められる役割」と今回の実証運行における把握方法との関係は、以下のように整理されます。

表-5.南城市におけるデマンド交通の求められる役割と運行実証運行における把握方法との関係

求められる役割	評価の視点	評価項目	把握方法	
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	公共交通の利用が不便な地域・時間帯で利用されているか	<ul style="list-style-type: none"> ●デマンド交通の乗車・降車位置 ●デマンド交通の時間帯別の利用者数 	●システム	
既存の路線バス等と一体となった公共交通ネットワークの形成	公共交通と連携した利用がなされているか	<ul style="list-style-type: none"> ●安座真港での乗り継ぎ利用者数 ●馬天営業所などバスターミナルでの乗り継ぎ利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> ●システム ●登録者アンケート 	
持続可能な公共交通ネットワークの形成	南城市の公共交通に対する財政負担は減少しているか	●デマンド交通の運営コスト	●南城市資料	
南城市への観光需要の喚起	南城市への観光客の立ち寄りが増加しているか	<ul style="list-style-type: none"> ●デマンドバスがなかった場合の南城市来訪の有無 ●主要観光施設の来訪者数 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者（観光客）アンケート ●主要施設ヒアリング調査 	
	これまで南城市をあまり訪れることがない属性の方の来訪が増加しているか	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスでの来訪者の割合 ●沖縄に初めて観光に来た方の割合 	●利用者（観光客）アンケート	
	通過型観光から滞在型観光への展開が図れているか		●南城市内での立ち寄り観光施設数	●利用者（観光客）アンケート
			●宿泊者数	●主要施設ヒアリング調査
南城市訪問の満足度、再来訪意向は高まっているか	<ul style="list-style-type: none"> ●南城市観光の満足度 ●南城市への再来訪意向 	●利用者（観光客）アンケート		
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	交通弱者の外出機会は増加しているか	<ul style="list-style-type: none"> ●デマンドバスがなかった場合の外出の有無 ●外出頻度 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者（住民）アンケート ●登録者アンケート 	
	これまで移動手段がないためにできなかった活動が行えているか	<ul style="list-style-type: none"> ●外出先の変化 ●外出目的の変化 	●登録者アンケート	

3-1.登録者アンケート調査

デマンドバス登録者の方を対象に、デマンドバスの利用状況や、導入による効果、問題点等を把握するため、アンケート調査を行います。

表-6.登録者アンケートの概要

項目	内容
調査対象	デマンドバス登録者
調査実施時期	平成 26 年 2 月下旬～3 月下旬
調査方法	郵送配布、郵送回収
配布票数	922 票（1/28 時点）
把握項目	<ul style="list-style-type: none">●属性（性別・年齢・住所・免許の有無等）●デマンドバスの利用状況（利用頻度、利用目的等）●デマンドバスでの他の公共交通機関との乗り継ぎ状況（乗り継ぎの有無、乗り継ぎ場所、乗り継ぎの頻度、行き又は帰りでの他の公共交通機関利用の有無等）●デマンドバス導入後の変化（外出機会の増加、外出時間・曜日の変化等）●デマンドバス利用の満足度●デマンドバス利用の感想・要望●有償時の利用意向（支払意志額、無償時と比べた利用頻度の変化）

3-2.主要施設ヒアリング調査

デマンドバスの行き先となる主要な医療機関、スーパー、観光施設等を対象に、デマンドバス導入による施設利用の変化や、施設側からみたデマンド交通のメリット・デメリット等を把握するため、ヒアリング調査を行います。

表-7.主要施設ヒアリング調査の概要

項目	内容
調査対象	南城市内の医療機関、スーパー、観光施設（デマンドバスの利用状況をみて検討） ●沖縄メディカル病院 ●アトール ●イオン大里店 ●斎場御嶽 ●おきなわワールド玉泉洞
調査実施時期	平成 26 年 3 月
調査方法	調査員による聞き取り調査
把握項目	●デマンドバス導入後の変化（施設利用者数の増加、曜日・時間帯別の来訪者数の変化、高齢者・観光客の増加 等） ●デマンドバス導入の施設からみたメリット・デメリット ●デマンドバスへの要望 ●デマンドバスへの費用負担の可能性 等

3-3.利用者アンケート(観光客)

観光客向けの周遊デマンドバス運行の利用状況や、利用者の評価を把握するため、観光周遊デマンドバス利用者を対象にしたアンケート調査を行います。

表-8.利用者アンケート(観光客)

項目	内容
調査対象	観光周遊デマンドバスの利用者
調査実施時期	平成 26 年 2 月中旬～3 月 31 日（観光周遊デマンドバス運行期間中）
調査方法	観光周遊デマンドバスで留め置き配布
把握項目	●属性（年齢、性別、居住地） ●南城市の来訪状況（来訪回数、来訪目的、滞在日数、移動手段） ●デマンドバスの利用状況（デマンドバスを知った媒体、利用区間、利用予定回数、立ち寄り先） ●デマンドバス利用の評価（満足度、支払意思額、要望等）

4.本格運行に向けた体制

4-1.デマンド交通の運行形態

- 有償運行を行う場合は、事業用の車両（緑ナンバー）を用いる場合と、自家用の車両（白ナンバー）を用いる場合の2つに大きく分類されます。
- 市町村が運送事業者に委託して運行する場合は、緑ナンバーの取得が必要です。使用する車両が乗員10人以下であれば乗合バス事業となるため、委託先がタクシー会社等の場合は、乗合バスの許可を得る必要があります。
- 市町村が自ら運行する場合は、白ナンバーの市町村の自家用自動車で行うことになります。
- なお、デマンドバス利用者へのアンケートでは、平均288円であればデマンドバスを利用してもよいと回答しており、有償運行を行う場合は、300円前後の運賃設定が考えられます。

表-9.デマンド交通の運行形態

運賃	区分	利用者	運送主体	道路運送法上の区分	運行の形態	車両	市町村の関与	標準処理期間	
有料	事業用	誰でも利用可能 (制限無し)	運送事業者	【乗合バス事業】 一般乗合旅客自動車 運送事業 【路線定期運行】	路線を定めて定時に運行	事業用自動車 (バス型、又は10人以下)	○運行委託又は運行費補助 ○地域公共交通会議を主宰 ・地域で合意した運賃 ・路線に必要な車両数など	【新規許可】 3ヶ月 【路線延長】 3ヶ月 【区域拡張】 3ヶ月	
				【乗合バス事業】 【路線不定期】	予約制	路線を定めて、予約に応じて運行	事業用自動車 (バス型、又は10人以下)	○運行委託又は運行費補助 ○地域公共交通会議を主宰 ・運送する路線や区域 ・路線に必要な車両数など	※交通会議は 1ヶ月短縮
				【乗合バス事業】 【区域運行】	予約制	一定の区域内を予約に応じて運行	事業用自動車 (10人以下を基本とする)		
	自家用	住民等	市町村	【自家用・有償運送】 市町村運営有償運送	市町村の住民やその親族などを自治体の 車両で運送。 乗合バス的な運送形態	市町村の自家用自動車	○地域公共交通会議を主宰 ・必要性や輸送サービスの内容、運 行管理の体制などを協議 ○運行後は運行責任を負う	【登録】 1ヶ月	
		登録した会員	NPO等	【自家用・有償運送】 過疎地有償運送	運営協議会で合意された地区内の会員を運 送 同時に複数の会員の運送も可能	NPO等の自家用自動車	○運営協議会を主宰 ・必要性や輸送サービスの内容、運 送の対価、運行管理の体制などを 協議 ○運行後は、NPO等に指導・助言 を行う	【登録】 1ヶ月	
		登録した会員 (移動制約者)	NPO等	【自家用・有償運送】 福祉有償運送	運営協議会で合意された地区内の移動制 約者会員を輸送 原則として、1面の車両で運べるのは会員1 名(及び付き添い人)のみ	“(10人以下車両に限る)			
無料	自家用	住民等	市町村	【自家用】 道路運送法の 規制対象外	市町村の車両による無償住民輸送		○市町村が自ら運行(運行責任を負 う)		
		高齢者		福祉バス	市町村の自家用自動車	○市町村が自ら運行(運行責任を負 う)			
		小中学生		スクールバス		○市町村が自ら運行(運行責任を負 う)			
	事業用	市町村の住民等	貸切バス又 はタクシー	【運送事業者の利用】 貸切バス・タクシーに 対する規制	貸切バス・タクシーによる借り上げによる無 償住民輸送	事業用自動車	○バスやタクシーとチャーター契約		

出典：九州運輸局

～参考 他地区におけるデマンド交通の運賃設定 ～

九州でのデマンド型、乗合バス型の運賃設定をみると、デマンド型は300円、乗合バス型は、200円で設定されているところが多く、また、ブロック内とブロック間で段階的に料金を設置している例もみられます。

表-10.他地区におけるデマンド交通の運賃設定

運行形式	名称	市町村名	運賃設定	備考
デマンド型	ふる里タクシー	福岡県八女市	エリア内のみ1回300円、隣接エリアへの乗り入れ時は400円	
	あいのりタクシー	福岡県朝倉市	大人：200～300円（1回） 高齢者・小人：100～150円 （10kmが目安の距離制）	
	予約型乗合タクシー	長崎県長崎市	大人：300円 小人：150円	身障者等は半額
	きんぎょタクシー	熊本県長洲町	200円、長洲町～荒尾市特定施設間は400円	
	予約型乗合タクシー	鹿児島県日置市	300円	
	デマンド交通	鹿児島県霧島市	大人：150円（移動できる地域は市内の一部地域に限定）	
乗合バス型	田川市コミュニティバス	福岡県田川市	大人：200円（1回） 小人：無料	回数乗車券、定期乗車券、1日フリー乗車券あり
	ミニバス	佐賀県鳥栖市	一律：200円	
	巡回バス	佐賀県神埼市	大人：200円 小人：100円	乗り継ぎ時は神崎駅で無料券を発行
	まめバス	長崎県佐世保市	大人：300円 小人：150円	
	路線不定期予約型乗合タクシー	長崎県対馬市	ブロック内：200円 ブロック間：500円	小学生及び身障者等は半額
	ゆるっとバス	熊本県南阿蘇村	100～500円	
	ぶらっとバス	宮崎県日向市	大人：200円 小人：100円	

資料：地域内フィーダーに系統に関する市町村の取組み事例集（九州運輸局）より抜粋

4-2.他地区の運行状況

- 九州では、70の協議会（≒自治体）がコミュニティバス等の運行を行っていますが、そのうち8割が、運送事業者に委託する道路運送法第4条に基づく運送となっており、多くの協議会は、運送事業者に委託して運行しています。
- 運行形式としては、乗合バス型が6割と多く、南城市が検討しているデマンド型も2割の協議会で運行されています。
- 運行形式別の収益率をみると、乗合バス型よりも、デマンド型が収益率は高い傾向にあります。

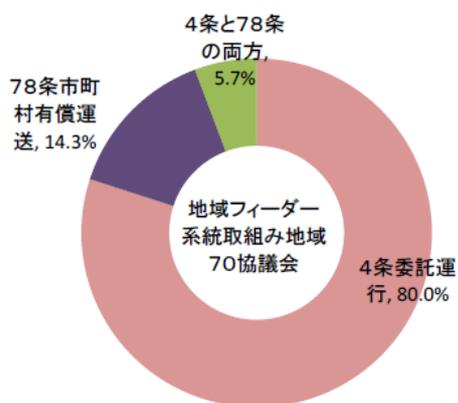


図-18.九州の協議会における運行形態

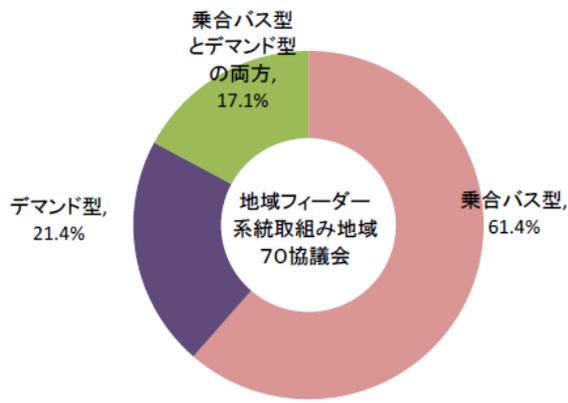
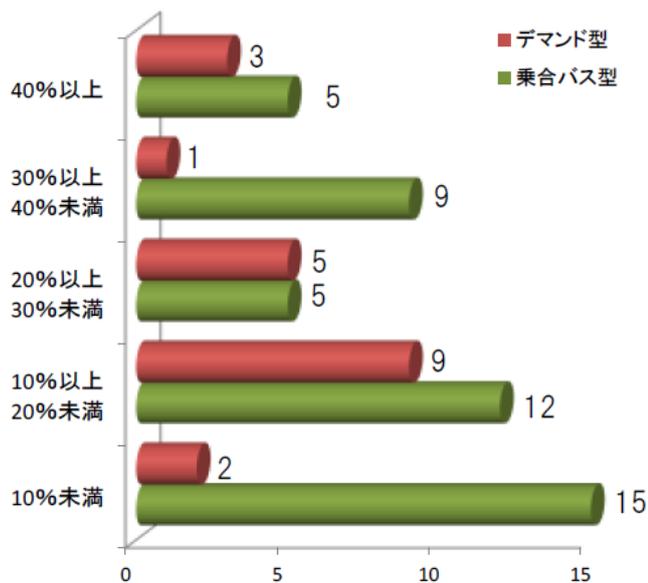


図-19.九州の協議会における運行形式



出典：地域内フィーダーに系統に関する市町村の取組み事例集(九州運輸局)

図-20.九州の協議会における運行形式別の収益率

4-3.本格運行の体制

- 運行形態は、南城市内に3つの乗合バス事業者、2つのタクシー会社が営業を行っていることから、道路運送法第4条に基づく、南城市から運送事業者への委託による本格運行を基本に考えます。
- 運行形式としては、実証運行を行っているデマンド型の方が、一般的に収益率は高くなっており、デマンド型での本格運行を考えます。なお、デマンド型での本格運行にあたっては、実証運行による既存の交通事業者への影響を見極めながら、必要に応じて運行エリアや運行時間帯を見直します。
- 「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（国土交通省）では、運行主体の選定にあたっては、「運行経費」のみでなく、「収益拡大策」、「運行の安全性」、「利用者の利便性」、「環境への配慮」、「緊急時の対応能力」についても配慮するように求められており、南城市においても本協議会により、上記の評価項目にて公募による運行主体の選定を考えます。

表-11.コミュニティバス導入に関するガイドラインに示された運行主体選定にあたっての評価項目

項目	細目
運行経費	<ul style="list-style-type: none"> ・能率的な運営を前提としていること ・安全運行のために必要な経費等の確保 ・経費の適正な見積もり
収益拡大策	—
運行の安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客運送事業の実績 ・国土交通省による処分の状況 ・重大事故の発生の状況 ・運輸安全マネジメントの導入状況 ・運行管理体制 ・整備管理体制 ・営業所と車庫との距離 ・適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画 ・休憩、仮眠又は睡眠のための施設の設置状況
利用者の利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害者への配慮（バリアフリー車両の導入等） ・運転者の教育体制 ・利用者に対する情報提供の体制 ・他の交通機関とのネットワーク構築に向けた取り組み
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・低公害車の導入状況 ・省エネルギー・モビリティ財団のグリーン経営認証又はISO14001取得の有無
緊急時の対応能力	<ul style="list-style-type: none"> ・事故時の処理体制 ・事故時の損害賠償能力 ・災害発生時等の緊急時の対応能力 ・予備車両の状況